

国際油濁補償の仕組みと最近の動向

日本海事新聞 202212

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 中村 秀之

我が国を含む主要7か国（G7）及び欧州連合（EU）等は、12月2日、ロシア産原油の輸入価格を1バレル=60ドルの上限価格設定に合意した（12月5日より施行）。この措置は12月5日以降上限以上の価格で購入されたロシア産原油の第三国への海上輸送を禁止するとともに、関連する技術支援、仲介サービス、資金提供をも禁止した。これにより、上限価格以上の価格で購入された原油の海上輸送への保険の提供ができなくなる。

一方、ロシア産原油の輸送ルートの一つ黒海に面するトルコが、原油タンカーに対し保険加入の有無を確認し始め、ボスポラス／ダーダネルス海峡周辺に滞船が生じていると報じられた（9日付け本紙。なお15日付け本紙にて、解消に向かっている旨報道）。

本稿では、この機会に、国際油濁補償基金を含む、国際油濁補償の仕組みを説明しつつ、背景事情の一つである付保義務の重要性について再確認しておくこととしたい。

1. 国際油濁補償体制

国際油濁補償体制は、1992年民事責任条約の下での船舶所有者（この場合は、登録船主）の賠償と1992年基金条約の下での国際油濁補償基金（IOPC Funds）の補償の組み合わせにより、原油等の持続性油を輸送するタンカー等の事故による油濁損害の被害者に対して、迅速かつ十分な補償を行う国際的な体制である。この体制は、1967年のトリーキャニオン号の事故を受けて、1969年に民事責任条約が、1971年に基金条約が採択され、構築されたが、現在では、それぞれの条約が1992年に採択されたそれぞれの議定書によって改正されている。なお、1971年基金条約は2002年5月に失効し、2014年12月に解散している。

(1) 国際油濁補償体制が対象とする損害

対象損害は、民事責任条約も基金条約も同じで、①主に原油タンカーから流出した原油、重油等の持続性油（燃料タンクからの流出も対象）による汚染損害、②環境の回復のための合理的措置の費用（環境損害）及び③防止措置の費用及び防止措置によって生ずる損失又は損害である。実際に、賠償・補償の対象となるのは、財産の損害、清掃費用、防止措置費用、漁業・養殖業／観光業の経済的損失などである。

対象となる損害は発生場所によっても限定される。対象となるのは、条約当事国の領域（領土、内水及び領海）、条約当事国の排他的経済水域で発生した損害であるが、防止措置については、領域及び排他的経済水域で発生する損害を防止するものであれば、いかなる場所でもとられたものでも対象となる。

(表 1：損害発生場所と賠償・補償の対象)

		防止措置の費用 以外の損害	防止措置の費用
当事国の 領海・領域	当事国船舶	○	○
	非当事国船舶	○	○
当事国の EEZ	当事国船舶	○	○
	非当事国船舶	○	○
公海及び 非当事国の EEZ	当事国船舶	×	△
	非当事国船舶	×	△
非当事国の 領海・領域	当事国船舶	×	△
	非当事国船舶	×	△

○：対象となる／△：当事国の領海、領域、EEZ に生じる損害を防止するための措置のみ対象となる

(2) 民事責任条約の仕組み

民事責任条約は、船舶の所有者として登録されている者（登録船主）を責任主体として、責任を集中させる（所有者の被用者、乗組員、傭船者等への賠償請求を不可とする。）とともに、責任の性質を厳格責任（一部の免責を認める無過失責任）としている。また、登録船主には、責任制限を認め、責任制限額は船舶のトン数に応じて決まる。制限額の最高額は 14 万総トン以上の船舶の 8,977 万 SDR（特別引出権）（約 162 億円）に設定されている。ただし、登録船主は、意図的に、又は無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行った自己の行為によって生じた損害については責任を制限することはできない。2,000 トンを超えるばら積みの油を輸送する船舶の登録船主は、責任制限額に当たる額の保険等の金銭上の保証を維持しなければならない（付保義務）。通常、この保険は国際グループに所属する P&I クラブにより提供されている。付保対象の船舶は、条約当事国の当局発行の付保証明書を船内に備え置かなければならない。通常、条約当事国は P&I クラブの発行するブルーカードに基づき証明書を発行しているようである。条約当事国は証明書の発行されていない船舶の航行を許可してはならない。なお、被害者は、保険者等の金銭上の保証提供者に直接請求を行うことができる（Pay to be paid の原則の例外）。

1992 年民事責任条約の当事国は 2022 年 10 月時点で 146 か国となっている。

(3) 基金条約

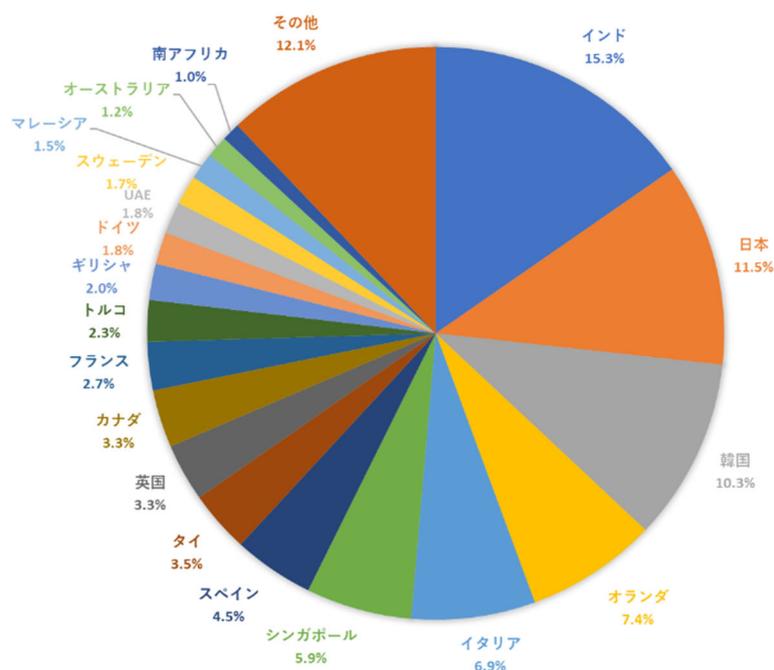
基金条約により設立された 1992 年基金は被害者が民事責任条約に基づく登録船主の賠償によって十分救済されない場合に補償を行う。基金が補償を行うのは損害が登録船主の責任制限額を上回る場合 (①) だけではなく、②登録船主が免責された場合、③登録船主（及び保険者等）が賠償義務を履行できない場合も基金が補償を行う。なお、油を輸送する船舶

からの流出による損害だが流出源である船舶が特定できない場合についても基金が補償することになっている（④）。

基金は、基本的に、あらかじめ拠出され、プールされた資金の運用益で補償するわけではなく、運営費や補償の支払いに必要な額をその都度拠出者に請求する。拠出者は、海上輸送された原油及び重油（拠出油）を当事国の港等で15万トン以上受け取った者（油受取人）で、当事国は油受取人とその受取量を毎年基金事務局に報告する。拠出者は、基金の総必要額を受取量に応じて案分した負担額を毎年基金に直接支払う。

基金の補償限度額は2億300万SDR（約365億円）だが、これは民事責任条約上登録船主（またはその保険者等）が負担した額も合わせた金額であり、登録船主（またはその保険者等）が適切に賠償すれば、その分基金の負担は減少する。

なお、1992年基金条約の当事国は2022年10月時点で120か国。我が国の石油業界（油受取人）の負担割合は約11.5%で、我が国は15.3%のインドに次ぐ第二の拠出国となっている。我が国は2015年まで受取量でトップであったが、2016年の受取量でインドに抜かれ、以後インドが最大拠出国となっている。



< 図 1 : 1992 年基金条約当事国からの拠出金の割合 >

(出典) 国際油濁補償基金 2021 年年次報告書

(表 2: 1992 年基金の拠出金の分担割合)

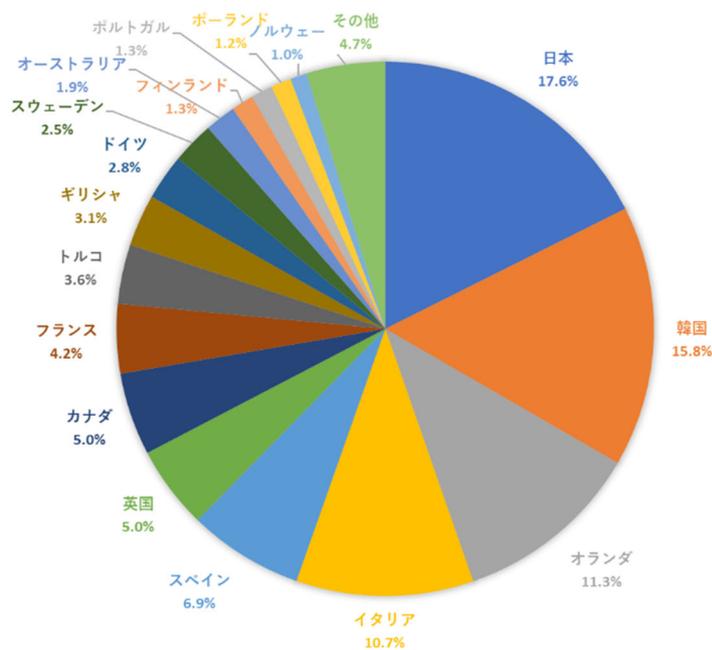
インド	15.3%
日本	11.5%
韓国	10.3%
オランダ	7.4%
イタリア	6.9%
シンガポール	5.9%
スペイン	4.5%
タイ	3.5%
英国	3.3%
カナダ	3.3%
フランス	2.7%
トルコ	2.3%
ギリシャ	2.0%
ドイツ	1.8%
UAE	1.8%
スウェーデン	1.7%
マレーシア	1.5%
オーストラリア	1.2%
南アフリカ	1.0%
その他	12.1%

(出典) 国際油濁補償基金 2021 年年次報告書

(4) 追加基金

1999 年にエリカ (Erika) 号の事故が起き、基金条約で創設された 1992 年基金でも十分な補償が行えないことが明らかになり、さらに 2002 年にプレスティージ (Prestige) 号の事故が起きると、1992 年基金に上乘せする基金を創設する 2003 年追加基金議定書が採択され (2005 年発効)、追加基金が創設された。追加基金は、1992 年民事責任条約 / 基金条約に基づく補償によっても十分な補償が得られない場合に、追加的な補償を行う。追加基金の補償限度額は 7 億 5,000 万 SDR (約 1,350 億円)。基金への拠出は、1992 年基金と同様、当事国所在の油受取人が油受取量に応じて支払う。ただし、エリカ号、プレスティージ号の事故を契機として、タンカーのダブル・ハル化やオイル・メジャーの検船などが行われるようになり、追加基金が補償を支払う事故は起きていない。大規模なタンカー事故としては韓国のヘーベイ・スピリット (Hebei Spirit) 号の事故 (2007 年) があるが、韓国は当時追加基金議定書の当事国となっていなかった。

追加基金議定書の当事国は 2022 年 10 月時点で 32 か国となっている。我が国の石油業界（油受取人）の負担割合は 17.6%で、我が国は最大拠出国である。



< 図 2：追加基金議定書当事国からの拠出金の割合 >
 (出典) 国際油濁補償基金 2021 年年次報告書

(表 3：追加基金議定書当事国からの拠出金の分担割合)

日本	17.6%
韓国	15.8%
オランダ	11.3%
イタリア	10.7%
スペイン	6.9%
英国	5.0%
カナダ	5.0%
フランス	4.2%
トルコ	3.6%
ギリシャ	3.1%
ドイツ	2.8%
スウェーデン	2.5%
オーストラリア	1.9%
フィンランド	1.3%

ポルトガル	1.3%
ポーランド	1.2%
ノルウェー	1.0%
その他	4.7%

(出典) 国際油濁補償基金 2021 年年次報告書

(5)STOPIA2006／TOPIA2006 のアレンジ

追加基金設立時、石油業界の側に自らの負担が非常に大きくなったことへの不公平感があり、海運業界にはより大きな負担が求められた。国際グループ所属の 13 の P&I クラブは世界の外航船舶の船舶トン数の約 90%に P&I 保険を提供しているが、国際油濁補償基金と国際グループの間の覚書 (MoU) に基づき、これらの P&I クラブは小型タンカー等 (2 万 9,548 総トン以下) の油濁損害について登録船主の責任制限限度額と 2,000 万 SDR (約 36 億円) の差額を 1992 年基金に支払う (STOPIA2006)。また、同覚書に基づき、国際グループ所属の P&I クラブは、追加基金が補償を行う場合に、その支払額の 50%相当額を同基金に対して支払う (TOPIA2006)。

2. 付保の重要性

油を輸送する船舶については、基本的に民事責任条約において付保義務が課され、付保の証明書がなければ航行できない。1992 年基金条約の当事国で油濁損害が発生した場合で、事故船が十分な保険に加入していないときには、1992 年基金は登録船主が支払えない賠償請求に対して補償を支払う必要がある。この補償は我が国の石油業界を含めた各国の油受取人により負担されることになる。

今年 3 月の IMO 法律委員会では、ロシア産原油の輸送に関連して、各国は回章状 3464 号に基づき、保険等の有効性を証明する証書の発給に当たり、保険提供者に十分な資力があることを確認するよう注意喚起がなされた。また今年 10 月の国際油濁補償基金会合では、国際グループ所属の P&I クラブは EU 理事会が採択した制裁の第 6 パッケージによりロシア産原油を輸送するタンカーに保険を提供できない旨報告している。

3. 最近の動向

国際的な安全規制にも大きなインパクトを与えたエリカ号、プレスティージ号の事故だが、前者は 2015 年に請求処理を終了しており、後者についても基金にとっては求償訴訟が残るのみである。その後の大規模なタンカー事故であるヘーベイ・スピリット号の事故では、少額の請求が大量に出されたり、小規模事業者や個人から適切な証拠書類を伴わない請求が多く出されたりするなど、これまでにない対応が求められたが、この事故の処理も今年終了した。

以下では、最近の動向として、現在扱っている事故をいくつか取り上げておきたい。

(1) Agia Zoni II

同船は、持続性油を積み込んだギリシャ籍のプロダクト・タンカー（1,597 総トン）で、2017 年 9 月 9 日にバンカー供給のためにピレウス港に停泊していたが、船員 11 人のうち船長を含む 9 人が食事のために下船。9 月 10 日 2 時ごろ船長が戻ろうとしたところ船員から同船が傾いているとの報せを受けた。船長らはランチボートで同船に向かったが同船はすぐに沈没。残っていた船員 2 人はランチボートに救助された。

同船は 500 万ユーロの定額保険に加入していたが、この保険は油濁損害だけでなく、すべての法的責任をカバーするもので、民事責任条約上の責任限度額（約 550 万ユーロ）をカバーできていない。同船は、故意に沈められたのではないか、また、清掃業者が補償を得るために意図的に油汚染を拡大させたのではないかとといった疑いが持たれており、依然刑事捜査が進められている。

(2) Bow Jubail

同船はノルウェー籍のケミカル・タンカー（23,196 総トン）で、2018 年 6 月 23 日にロッテルダム港で燃料の重油を流出させた。同船は元々持続性油の輸送船であったが、船主によれば、同船は MARPOL 条約に従ってタンクを洗浄し、追加的に「商業的洗浄」も行って、ケミカル・タンカーとしてバラスト航行中であった。本件は、船主が船内に油が残っていないことを証明できれば責任限度額がより低額なバンカー条約が適用され、基金からの補償はない。一方、証明できなければ 1992 年民事責任条約／基金条約が適用となる。本件は事実をめぐる争いではあるが、判決によっては一度でも持続性油を積んだ船舶はタンクをどれだけ洗浄しても民事責任条約／基金条約が適用されることになりかねない。現在、最高裁判所の判決を待っている。

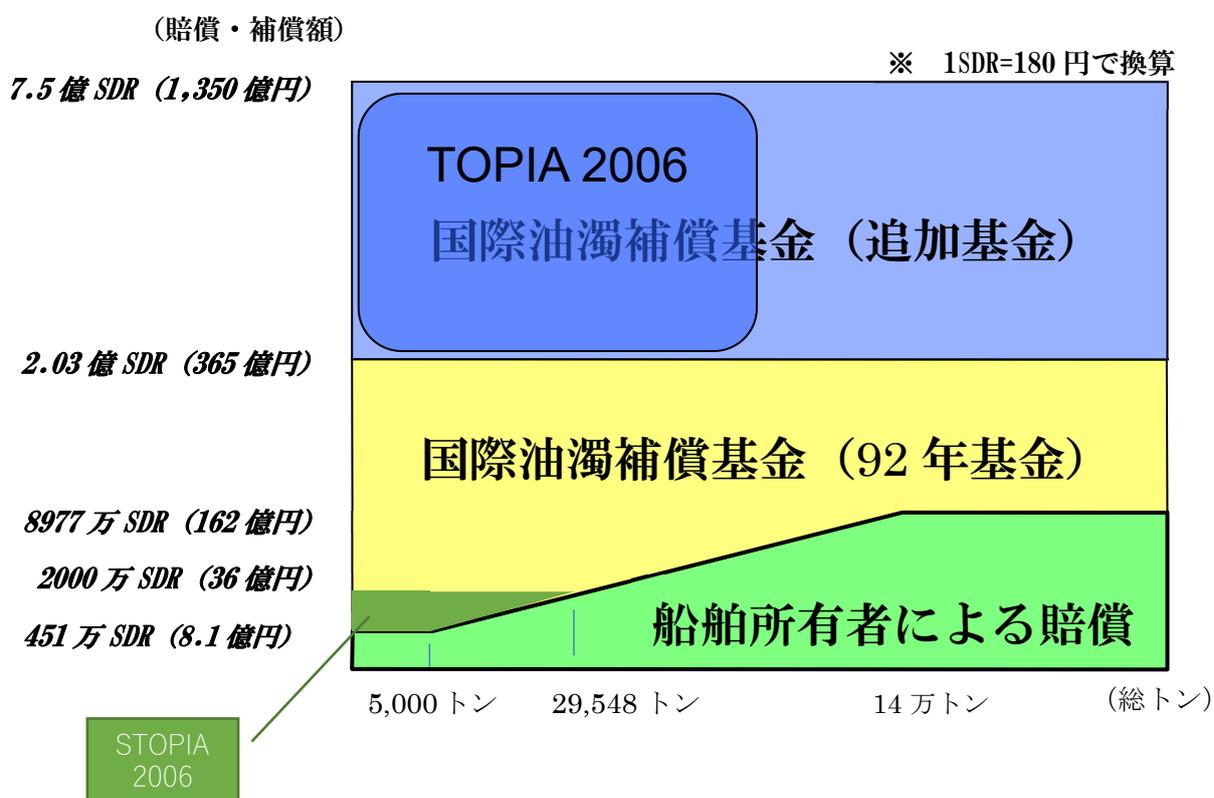
(3) イスラエルの事故

2021 年 2 月 19 日、イスラエルから海岸線にタールボールが打ち上げられているとの通報がなされた。イスラエルでは当初他の国による意図的な油流出との見方もあり、そのような報道も見られた。イスラエルは流出原因の特定に努め、一時疑わしい船舶を特定したが確定的な証拠はなく、漂着した油の分析では原油タンカーのカーゴタンク洗浄に由来する油である可能性が高いとされた。本件は、結局船舶は特定できないが、船舶のカーゴタンクから流出した油であるとして、いわゆる「ミステリー・スピル」として処理され、1992 年基金の補償手続が開始されている。

なお、ロシアに対する制裁に関連して、カナダ等は AIS を切った状態での船舶間の貨物油の積替え事例が増えていることに懸念を表明したが、このような積替えにより原因者不明の油汚染が基金条約当事国に生じた場合、基金が補償を行う可能性が高く、その補償は我が国の石油業界を含めた各国の油受取人により負担されることになる。

4. おわりに

大型タンカーの事故の処理はほぼ終わってはいるものの、原油、重油等を輸送する小型・中型船舶による油汚染事故は引き続き発生している。小型・中型船舶による油の輸送でも、その運航に際しては適切な注意を払い、事故を防止していく必要がある。また、国際油濁補償体制では、付保義務とその履行が重要な機能を担っているが、ロシア制裁との関連で付保が不十分な老朽船による脱法行為も生じているようであり、船舶による油濁事故のリスクが高まっている。



<図3：国際油濁補償体制概念図>
(筆者作成)